

Divisão Naval do Leste: A Marinha Imperial na Costa da África*

Marcelo Rodrigues de Oliveira

Primeiro-Tenente do Quadro Técnico, graduado em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Possui o curso de pós-graduação em História das Relações Internacionais pela mesma Universidade. Atualmente exerce a função de pesquisador no Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

RESUMO

O objetivo deste artigo consiste fundamentalmente em analisar a atuação da Divisão Naval do Leste, base que a Marinha Imperial estabeleceu na costa da África em decorrência dos acordos diplomáticos realizados em 1826 e 1827 entre o Império do Brasil e a Grã-Bretanha. A questão essencial desses acordos envolvia um interesse especificamente britânico: a supressão do comércio de escravos africanos. Por outro lado, em função da Guerra da Cisplatina (1825-1828), o Brasil necessitava do apoio inglês para manter o bloqueio naval no Rio da Prata. A Armada Imperial, estabelecida no litoral africano para supostamente fiscalizar o intenso tráfico negreiro, concretizou as decisões da política externa do jovem País e efetivamente cumpriu um duplo encargo: dissuadiu a Grã-Bretanha quanto à cooperação em relação à diminuição e posterior supressão do tráfico de escravos e defendeu o comércio brasileiro contra ataques piratas.

PALAVRAS-CHAVE: Tráfico de escravos, Marinha Imperial, Divisão Naval do Leste

ABSTRACT

The purpose of this article consists essentially to analyze the Navy Division of the East performance, base that the Imperial Navy established in the Africa coast in resulting from diplomatic agreements accomplished in 1826 and 1827 between the Brazil's Empire and the United Kingdom. The essential question of these agreements involved a specifically British interest: the suppression of the African slaves trading. On the other hand, in function to de Cisplatina War (1825-1828), the Brazil needed of the English support to maintain the navy blockade of the River Plate. The Imperial Navy established in the African seashore to supposedly to inspect the intense slave traffic, consummated the foreign policy decisions of the young country and effectively accomplished a dual duty: dissuaded the United Kingdom about the cooperation in relation the reduction and subsequent suppression of the slave traffic and protected the Brazilian trading against pirate's attacks.

KEYWORDS: : Slave traffic, Imperial Navy, Naval Division of the East

*"Duas correntes irreconciliáveis... a primeira levou-nos à África em busca de escravos para satisfazer as necessidades, cada vez maiores, do nosso desenvolvimento agrícola... a segunda... afastou-nos da África devido à insistência inglesa quanto à abolição do... tráfico de escravos... Esse conflito entre as necessidades do País e as exigências dos ingleses foi a essência da nossa história nos primeiros cinquenta anos do século XIX". José Honório Rodrigues, *Brazil and Africa* (1965), p. 115.*

* É importante destacar o trabalho conjunto realizado no Arquivo Nacional com o estagiário André Luiz Ribeiro de Almeida Filho.

INTRODUÇÃO

Após a emancipação política do Brasil, a Grã-Bretanha condicionou o reconhecimento do Governo Imperial à abolição do tráfico negreiro. Em 23 de novembro de 1826, foi realizada uma convenção anglo-brasileira com o fito de pôr fim ao comércio de escravos na costa da África. Esta convenção revalidou os compromissos assumidos anteriormente pela coroa portuguesa¹ e estabeleceu a supressão definitiva do tráfico para três anos após a troca de ratificações.

As ratificações da convenção de 1826 foram realizadas em Londres, a 13 de março de 1827. A partir de igual data de 1830, o tráfico de escravos africanos para o Brasil seria considerada operação ilícita e tratado como pirataria².

De acordo com Ney Paes Loureiro Malvasio, o Império do Brasil, após as negociações com os plenipotenciários britânicos, se comprometeu a promover a fiscalização do intenso tráfico negreiro existente entre o litoral africano e a costa brasileira, inspecionando os negreiros que deixavam a costa ocidental africana em direção ao Brasil³. Ainda segundo Malvasio, a solução encontrada pelo Império brasileiro para assegurar os compromissos assumidos com a Grã-Bretanha e mostrar a boa vontade do

Brasil em sua política externa foi a criação de uma divisão naval estabelecida no litoral africano⁴. Desta forma, em 1827, foi criada a Divisão da Costa de Leste⁵, também denominada de Divisão Naval na Costa d'África⁶. Esta base naval da Marinha Imperial foi estabelecida no porto angolano de Cabinda, território de Portugal e importante centro de saída de navios negreiros em direção ao Brasil, sendo, portanto, uma localização estratégica para a fiscalização do tráfico.

Segundo Jaime Rodrigues, no início do século XIX, Cabinda se constituía em uma "zona de livre comércio", em função da prevalência dos interesses africanos em detrimento da pretensa soberania portuguesa e era a base de traficantes de escravos, envolvidos tanto com o mercado brasileiro como com o cubano, interessados em escapar às medidas de controle sobre as atividades mercantis em portos angolanos situados mais ao sul, como Benguela e Luanda⁷.

De acordo com Herick Marques Caminha, a Divisão Naval do Leste⁸ era destinada apenas a "fiscalizar os navios brasileiros quanto à observância das disposições do Tratado de 1815 com a Inglaterra, sob o tráfico negreiro"⁹, porém segundo Henrique Boiteu¹⁰, além do objetivo de impedir o tráfico ilícito de africanos, a divisão naval que man-

¹ No *Tratado de Aliança e Amizade* celebrado em 19 de fevereiro de 1810, entre Portugal e Grã-Bretanha, o Príncipe Regente Dom João comprometeu-se a adotar em seus domínios uma "gradual abolição do commercio de escravos". Em 22 de janeiro de 1815 Portugal e Inglaterra realizaram um novo pacto que estabeleceu a abolição imediata do tráfico de escravos em todos os lugares da costa da África ao Norte do hemisfério do Equador. Além desta medida, o tratado reafirmava que a Coroa portuguesa adotaria em seus domínios uma "abolição gradual do Tráfico de Escravos". Em 22 de julho de 1817, realizou-se uma convenção adicional ao Tratado de 1815 que estabeleceu o direito mútuo de visita e busca nos navios de ambas as bandeiras, suspeitos de tráfico ilícito de escravos, constituindo na prática uma autorização à Inglaterra para agir sobre os navios portugueses, já que só a *Royal Navy* teria o necessário poder naval. Criaram-se também comissões mistas para o julgamento dos navios apresados que passaram a funcionar na costa d'África, no Rio de Janeiro e em Londres. (Coleção de Leis do Brasil- Arquivo da Marinha)

² Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos 1807-1869*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1976, p. 69.

³ Cf. MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *A Marinha de Guerra e o Império: a Marinha brasileira como braço da política externa imperial* – Artigo apresentado na Associação Nacional de História (ANPUH) – XXIV Simpósio Nacional de História, 2007, p. 2.

⁴ *Ibidem*.

⁵ Cf. Livro de Assentamentos de Oficiais da Armada Real, filme no 44, seção B, folha 32 e verso. Arquivo da Marinha.

⁶ Esta denominação aparece no Relatório do Ministério da Marinha de 1827.

⁷ Cf. RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa – Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 13;15;30.

⁸ Divisão Naval do Leste é a expressão utilizada por Herick Marques Caminha para se referir à Base Naval brasileira estabelecida no litoral africano no início do século XIX. Cf. CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil - Organização e Administração do Ministério da Marinha no Império*. Ministério da Marinha, Brasília - Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986, p. 174.

⁹ *Ibidem*. p. 44.

¹⁰ Cf. BOITEUX, Henrique. Biografia do Chefe de Divisão Bartolomeu Hayden. In: *Os nossos Almirantes*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 4o volume, 1921, p. 256; 260.

tínhamos na costa da África fora criada para proteção do nosso comércio da incursão de piratas no litoral africano.

No Relatório Ministerial¹¹, apresentado em 30 de junho de 1827 à Assembleia Legislativa, o Ministro da Marinha Francisco Maurício de Sousa Coutinho propôs que para a conservação da Divisão Naval na Costa d'África ocorresse a rendição da guarnição desta de seis em seis meses. Esta Divisão da Armada Imperial foi constituída, com períodos variáveis de permanência, pela Fragata *Paraguáçu*, Corveta *Ânimo Grande*, Brigue *Quinze de Agosto* e Brigues-Escunas *Duquesa de Goiás* e *Ismênia*¹².

DIVISÃO NAVAL DO LESTE: A UTILIZAÇÃO DA MARINHA DE GUERRA COMO INSTRUMENTO DA POLÍTICA EXTERNA IMPERIAL

Para o comando da Divisão da Costa de Leste foi nomeado, em fins de 1827, o Capitão de Mar e Guerra James Thompson, o qual, na Fragata *Paraguáçu*, sob o comando do Capitão de Fragata Justino Xavier de Castro, acompanhada pelo Brigue *Quinze de Agosto*, sob o comando do Primeiro-Tenente João Evangelista de Araújo Pitada, deveria promover a organização de comboios para proteger o comércio brasileiro e dar instruções às embarcações passíveis de serem atacados na costa brasileira por navios corsários em função da Guerra da Cisplatina (1825-1828)¹³.

Em 1827, a guerra de corso representava o instrumento bélico mais eficiente das Províncias Unidas do Rio da Prata em seu conflito com o Brasil, pois causou grandes prejuízos à navegação comercial. Além disso, enfraquecia o bloqueio efetivo que a Armada Imperial realizava no Rio da Prata, porque dele eram retiradas unidades para combater os corsários que infestavam o litoral do Brasil.

Os navios que deveriam ser comboiados eram: a Galera *Imperador*, os Bergantins *Triumpho*¹⁴, *Destino*, *Triumphante* e o Brigue-Escuna *Cotia*¹⁵. Por não ter dado cabal desempenho à missão que lhe fora confiada, James Thompson foi "demitido do serviço da Armada Nacional e Imperial por decreto de 11 de Janeiro de 1828"¹⁶.

A organização do sistema de comboios era a medida protetora mais ampla para se opor às investidas dos corsários. O regulamento para as escoltas dos comboios era extremamente severo, pois previa até "a pena de morte para aqueles que falhassem na sua defesa sem justificativa clara e galés perpétuas para quem desobedecesse a instruções recebidas"¹⁷.

O Comandante da Fragata *Paraguáçu*, Justino Xavier de Castro¹⁸, posteriormente seguiu em viagem de cruzeiro para Angola a fim de promover a rendição de parte da guarnição estacionada em Cabinda. Por Aviso de 19 de maio de 1828, o Capitão de Fragata Bartholomeu Hayden¹⁹ foi nome-

¹¹ MINISTÉRIO DA MARINHA. Proposta do ano de 1827, apresentada à Assembleia Legislativa pelo Exm. Sr. Ministro e Secretário de Estado dos negócios da Marinha, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, em 30 de junho de 1827. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876, p. 3.

¹² Cf. CAMINHA, Herick Marques. Op. cit., p. 174.

¹³ Cf. BOITEUX, Henrique. Op. cit., p. 256; 257; 260; 261.

¹⁴ Grifo nosso. O *Triumpho* era um navio negreiro que praticava com regularidade o comércio transatlântico de escravos africanos. Cf. www.slavevoyages.org, consultado em 5/10/2010.

¹⁵ Cf. BOITEUX, Henrique. Op. cit., p. 257.

¹⁶ Cf. Livro de Assentamentos de Oficiais da Armada Real, filme nº 44, seção B, folha 19 e verso. Arquivo da Marinha.

¹⁷ Regulamento para as Escoltas dos Comboios – publicado no *Jornal do Commercio* de 15-12-1827, apud MARTINS, Helio Leonicio & BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha Naval na Guerra Cisplatina. In: *História Naval Brasileira*. Terceiro Volume, Tomo I, Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, 2002, p. 360.

¹⁸ Sendo piloto de praça, Justino Xavier de Castro foi admitido para o serviço da Armada Nacional e Imperial no posto de Primeiro-Tenente em 6 de outubro de 1822, em 9 de agosto de 1824 foi nomeado Capitão-Tenente e a 12 de outubro de 1827 foi promovido ao posto de Capitão de Fragata. Assumiu o comando da Fragata *Paraguáçu* em 1º de novembro de 1827 e desembarcou em 14 de agosto de 1829. Cf. Livro de Assentamentos de Oficiais da Armada Real, filme nº 44, seção B, folha 66 e verso. Arquivo da Marinha.

¹⁹ Bartholomeu Hayden nasceu na Irlanda em 22 de fevereiro de 1792, sendo contratado pela Marinha Imperial brasileira para lutar pela Independência do Brasil. A 13 de julho de 1823 foi nomeado para o serviço ativo da armada pelo Almirante Lord Cochrane no posto de Capitão-Tenente. Por decreto de 8 de maio de 1826 fora promovido ao posto de Capitão de Fragata. Cf. Livro de Assentamentos de Oficiais da Armada Real, filme nº 44, seção B, folha 32 e verso. Arquivo da Marinha.

ado Comandante da Divisão da Costa de Leste e da Corveta *Ânimo Grande*, que deveria capitanear a base naval brasileira na costa da África.

Em fins de maio de 1828, a bordo da Corveta *Ânimo Grande*, o Chefe Naval Bartholomeu Hayden saía do Rio de Janeiro para assumir o comando da Divisão Naval estabelecida na costa d'África. Em julho, Hayden aportara em Cabinda e antes de deixar este porto para se apresentar ao governante da colônia portuguesa deixara instruções a bordo do Brigue *Quinze de Agosto* para que somente deixasse o porto de Cabinda após a chegada do Brigue-Escuna *Ismênia*²⁰, e assim procedesse com a missão de dar comboio até 50 léguas distantes da costa às embarcações brasileiras que estivessem prontas para saírem e depois regressasse com a maior diligência²¹.

Em agosto, Hayden escrevera participando ao Ministro da Marinha que fora bem recebido pelo Governador de Angola, o Capitão-General Nicolau de Abreu²².

Em correspondência datada de 13 de julho de 1828, a bordo da Fragata *Paraguaçu*, Justino Xavier de Castro participara ao Ministro da Marinha, o Almirante Diogo Jorge de Brito, que parte da guarnição estacionada em Cabinda havia contraído moléstias e estava em péssimo estado de saúde. A 19 de julho de 1828, a Fragata *Paraguaçu* saiu de Cabinda, comboiando a Galera *Novo Despique* e o Brigue *Novo Destino*, levando 66 doentes, dos quais morrerão cinco em viagem, tendo chegado ao Rio de Janeiro a 2 de agosto de 1828²³.

A 14 de agosto de 1828 o Brigue *Quinze de Agosto* bateu-se perto de Cabinda com um corsário ou pirata argentino que foi obrigado a fugir²⁴. Ainda em agosto de 1828, após a

partida da Fragata *Paraguaçu*, o Primeiro-Tenente Felipe Marques de Figueiredo, Comandante do Brigue *Quinze de Agosto*, que recebera parte da guarnição da Fragata *Paraguaçu*, relatou ao Ministro da Marinha o estado de sua tripulação:

[...] na minha guarnição não se achão senão creanças, pretos, e bem poucos marinheiros e alguns não são mais do que soldados sentenciados da Presiganga com o título de marinheiros; além disso achase, grande parte, para melhor dizer, todos escorbutados²⁵, havendo dias que custa se encontrar dez pessoas capazes de fazer serviço,[...] cuja razão não posso atribuir senão por ter aquecido muito ao sol nestes dias, pois todos os meios tenho procurado para evitar a moléstia, já com a limpeza do corpo, já com a limpeza interna e externa do navio, refrescos, apesar de haver pouca ortalice por não ser tempo della; [...] e acrescento mais, terem doenças incuráveis n'esta Costa²⁶.

De forma infrutífera, o Comandante Hayden, após ter avaliado a situação de sua Divisão, solicitou ao Ministro da Marinha a vinda de mais uma corveta para aumentar o Poder Naval brasileiro estabelecido no litoral africano e assim melhor proteger o comércio marítimo do Brasil que estava sofrendo ataques de navios piratas²⁷.

Envolvido na Campanha da Cisplatina, o recém-criado Império do Brasil mantinha outra divisão naval no Estuário do Rio da Prata e concentrava ainda navios de guerra nos principais portos brasileiros, o que desviava a maior parte dos recursos e marinheiros.

²⁰ O Brigue-Escuna *Ismênia* chegou a Cabinda em 26 de julho de 1828. Cf. BOITEUX, Henrique. Op. cit., p.258.

²¹ Cf. BOITEUX, Henrique. Op.cit.,p. 257; 258.

²² Ibidem, p. 258.

²³ Ibidem, p. 258; 259.

²⁴ Cf. MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Cátedra, 1975, p. 114.

²⁵ As longas estadias no mar e a dieta escassa e pobre contribuíam para o aparecimento de doenças como o escorbuto (deficiência de vitamina C), que causava a morte de muitos marinheiros. Esta doença é diagnosticada pelo inchaço e sangramento das gengivas, a perda de fixação dos dentes, o aparecimento de manchas na pele e excessivo cansaço.

²⁶ Apud. BOITEUX, Henrique. Op. cit., p.259.

²⁷ Cf. Carta do Comandante Bartholomeu Hayden ao Ministro da Marinha, datada de 22 de julho de 1828. Apud. BOITEUX, Henrique. O p. cit., p.257.

Para avaliarmos o real compromisso do Estado Imperial brasileiro em fiscalizar o intenso tráfico negreiro, no período em questão, é fundamental analisarmos estatísticas de importação de escravos provenientes de Angola:

[...] Enquanto quase todos os escravos importados no período 1795-1811 procediam de Angola, divididos quase sempre igualmente entre os portos principais de Benguela e Luanda, no período 1825-1830 Angola forneceu 44% das importações do Rio de Janeiro. Os portos do norte do rio Zaire, especialmente Cabinda, aumentaram em importância. Nesse período posterior, Cabinda transformou-se no principal supridor de escravos para o Rio de Janeiro, enquanto o porto angolano de Ambriz adquiriu importância semelhante como supridor àquele de Benguela. Luanda e Benguela, que dominaram o comércio no início do século XIX, forneciam agora 12% e 21% das importações do Rio de Janeiro, respectivamente²⁸.

O fato de o porto de Cabinda ter se tornado o principal fornecedor de escravos para o Rio de Janeiro, durante o período de permanência da Divisão Naval do Leste neste porto angolano, indica que o acordo diplomático anglo-brasileiro, que previa uma gradual diminuição do comércio de escravos para uma posterior supressão, não estava sendo realizado.

Além disso, a fiscalização sobre o tráfico ilícito de escravos africanos, desenvolvido em portos e paragens da costa da África situadas ao Norte do hemisfério do Equador, não era uma prioridade dos navios de guerra brasileiros baseados em Cabinda, apesar de esta cidade encontrar-se situada próxima à linha do Equador. De acordo com Leslie Bethell, “tanto o tráfico legal (ao sul do Equador), como o ilegal (ao norte da linha) ti-

nham aumentado marcadamente no período imediatamente anterior à sua abolição”²⁹. Citaremos a seguir estimativas da chegada de navios negreiros, envolvidos no comércio transatlântico de escravos, aos portos do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco:

[...] enquanto de 1822 a 1827 cerca de sessenta navios tinham desembarcado aproximadamente 25 mil escravos por ano na província do Rio de Janeiro, em 1828 mais de cento e dez navios desembarcaram, em média, 45 mil escravos, o mesmo que no ano seguinte e, nos primeiros seis meses de 1830, setenta e seis navios negreiros desembarcaram mais de 30 mil escravos. Na província da Bahia, onde, nos anos anteriores cerca de quinze navios tinham desembarcado anualmente entre três e quatro mil escravos, em 1829 quarenta e três navios desembarcavam mais de 17 mil enquanto que, no mesmo ano, mais cinco mil eram desembarcados por vinte e dois navios em Pernambuco³⁰.

Esse influxo sem precedentes de africanos para o Brasil, ocorrido num período de apenas três anos, deve ser compreendido como uma consequência direta do prazo estabelecido para a abolição total do tráfico transatlântico de escravos na convenção anglo-brasileira de 1826³¹.

Paradoxalmente adotou-se uma atitude diplomática aparentemente comprometida com a extinção do tráfico de escravos e uma “práxis” interna que permitia a sua manutenção.

Destarte, cabe ressaltar que o emprego do Poder Naval da Armada Imperial, a partir de uma base naval estabelecida em Angola, atendeu mais à necessidade de defesa do comércio brasileiro, que estava sendo alvo de navios piratas e corsários na costa africana, do que a realização de uma fiscalização

²⁸ KLEIN, Herbert S. & ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830. In: PELAEZ, Carlos M. & BUESCU, Mircea. *A moderna história econômica*. Rio de Janeiro: Apec, 1976, p.102, (Grifo nosso).

²⁹ BETHELL, Leslie. Op. cit., p.78.

³⁰ Estimativas tiradas dos relatórios trimestrais dos cônsules britânicos para o Foreign Office. apud BETHELL, Leslie. Op. cit., p.78,79.

³¹ O prazo estabelecido para permanência do tráfico de escravos africanos ao Sul do hemisfério do Equador seria até 13 de março de 1830.

diligente sobre o tráfico ilícito de escravos. Sobre esta questão citaremos um trecho do Relatório Ministerial do ano de 1828, em que o então Ministro da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim, ao justificar as despesas logo após o fim da Guerra da Cisplatina, apontava, dentre outros motivos, a necessidade de manutenção da Divisão Naval na Costa d'África em função da continuação das agressões de piratas ao comércio marítimo brasileiro mesmo após a publicação da paz com as Províncias Unidas do Rio da Prata³². Assim, vejamos:

*[...] se foi preciso conservar por seis mezes, depois da publicação da paz, uma divisão naval no Rio da Prata, se ainda é preciso sustentar outra nos mares da África, para defender o nosso expirante commercio naquella costa das continuas aggressões dos piratas que a infestam, se a viagem da senhora Rainha de Portugal, D. Maria II á Europa exige a presença de duas fragatas de 1ª ordem naquelle hemispherio, como se poderia esperar redução de despezas com a marinha?*³³

Além de piratas que infestavam a costa africana, alguns navios corsários com Patentes de Corso concedidas pelas Províncias Unidas do Rio da Prata chegaram a operar na costa africana com o objetivo de pilhar o comércio brasileiro. Com efeito, o corsário *General Brandsen*, comandado pelo norte-americano George De Kay, após partir de Buenos Aires, em junho de 1827, seguiu em viagem de cruzeiro para Nova York, deixando um rastro de destruição na costa brasileira e apresando inclusive navios negreiros, cujos escravos foram negociados nas Antilhas. Nas proximidades do litoral de Pernambuco, De Kay combateu o Brigue brasileiro *Cacique* que fora capturado e passou a operar como

corsário comandado por John Gray, inglês naturalizado argentino³⁴. A permanência dos dois corsários em Nova York foi interrompida pelo protesto do cônsul brasileiro, tendo ambos zarpado a 2 de janeiro de 1828 com destino a Argentina. Neste segundo cruzeiro, os corsários velejaram afastando-se para o litoral africano com o propósito de embaraçar o comércio marítimo brasileiro. De acordo com Helio Leoncio Martins, após partirem dos Estados Unidos da América:

*Ambos navegaram para leste, passando o Cacique pelas Ilhas de Açores e Madeira, fazendo parar os navios neutros e inspecionando-os, a ver se transportavam mercadorias para o Brasil, que eram retiradas. Da mesma forma agia o General Brandsen, em rota mais a oeste. Encontraram-se em março na Ilha de Santo Antônio, no Cabo Verde, disfarçando sua nacionalidade e até ofertando ao governador um pavilhão azul e branco, dizendo ser a nova bandeira portuguesa!*³⁵

Outro registro de corsário argentino que cruzou o Atlântico foi o *General Brown*, comandado por Augusto Larsen, que, a 19 de março de 1828, rumou para a costa africana atrás de negreiros, tendo apresado os Brigues *Cotin*, *Imperador* (com 116 negros) e *Triunfo da Inveja*³⁶. Após o feito dirigiu-se para as Antilhas, onde se efetuaría a venda dos escravos.

Em correspondência datada de 15 de novembro de 1828, Bartholomeu Hayden, Chefe Naval da base brasileira em Angola, participou ao Ministro da Marinha, que “a Galera *30 de Março* e o Brigue *Amazonas*, sahiriam no dia seguinte para o Rio de Janeiro e que nada houve quanto a Divisão, e não terem apparecido nem inimigos, nem piratas”³⁷. Porém, em uma nova carta diri-

³² A convenção preliminar de paz foi assinada no Rio de Janeiro em 27 de agosto de 1828. Cf. MARTINS, Helio Leoncio & BOITEUX, Lucas Alexandre. Op. cit., p. 415.

³³ Ministério da Marinha. Relatório e proposta do ano de 1828, apresentado a Assembleia Geral pelo Exm. Sr. Ministro e Secretário de Estado dos negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim, em 30 de maio de 1829. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876, p.13. (Grifo nosso).

³⁴ Cf. MARTINS, Helio Leoncio & BOITEUX, Lucas Alexandre. Op. cit., p.389-391.

³⁵ Ibidem, p. 391.

³⁶ Ibidem, p. 394.

³⁷ Apud BOITEUX, Henrique. Op. cit., p.260.

gida ao Ministro, datada de 22 de janeiro de 1829, Hayden declarou que:

No dia 17 de tarde appareceu a sotavento deste Porto, hum Bri-gue-Escuna, que fez fogo a huma Lanxa e a obrigou a encalhar; estando já perto da noite julguei inutil o mandar atrás d'elle. A 19 de nanhan appareceu outra vez funde-ado á distancia de dous tiros d'esta Corveta, mandei o Bergantin "Du-queza de Goyaz" a dar-lhe caça, o que fez. [...]; só tenho muito sentimento que se escapasse este Pi-rata. Estamos agora concertando as avarias do Bergantin, e como nem elle, nem o "15 de Agosto", estão promptos para sahir com o Comboy, deixo elles ambos cá e vou acompanhar o Comboy, a pôllo fóra da Costa, por que julgo provavel que o Pirata está espe-rando por elle. Quando largar a companhia destes Brigues, tenho a intenção de hir a Angola e Am-briz, a dar Comboy aos navios de lá [...]. Deos Guarde a V. Ex. Bordo da Corveta "Animo Grande", surta em Cabinda 22 de janeiro de 1829 Ilmo. Ex. Snr. Miguel de Souza Mello e Al-vim, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha. Bartho-lomeu Hayden, Capitão-de-Fragata, Comandante³⁸.

O Brigue-Escuna *Duquesa de Goiás*, comandado pelo Primeiro-Tenente Charles Watson, perseguiu o Brigue pirata *Empreendedor*³⁹, que possuía o mesmo número de canhões que o bergantim brasileiro. O combate se desenrolou na escuridão da noite, mas uma

forte tempestade favoreceu a fuga do pirata. Neste combate morreram dois marinheiros do *Duquesa de Goiás* e o Tenente Charles Watson faleceu pouco tempo depois, ainda na costa d'África, a 27 de abril de 1829.⁴⁰

As informações prestadas por Hayden ao Ministro da Marinha sobre a presença de piratas na costa da África, o procedimento de enviar um de seus navios para perseguir o navio pirata e a prática de comboiar os navios brasileiros até fora da costa africana ressalta que a Armada brasileira estacionada em Cabinda tinha, na verdade, um duplo encargo: defender o comércio brasileiro⁴¹ contra ataques de piratas e possíveis corsários, além de dissuadir a Grã-Bretanha quanto à cooperação em relação à adoção de uma política compromissada com a diminuição gradual do tráfico negreiro.

Cabe ressaltar ainda que de todas as correspondências analisadas do Comandante Hayden, dirigidas ao Ministro da Marinha, não foi observado qualquer menção ao apresamento, por parte dos navios de guerra brasileiros, de navios negreiros envolvidos com o comércio ilícito de escravos. A análise dos livros de quarto, ofícios e ordens recebidas da Fragata *Paraguaçu* e do Brigue-Escuna *Duquesa de Goiás*, encontrados no Arquivo Nacional do Brasil, não revelaram também qualquer referência ao apresamento de embarcações que se destinavam ao tráfico de escravos⁴².

Os navios envolvidos com o comércio marítimo eram matriculados na Intendência da Marinha através de inspetores dos Arsenais de Marinha, nas províncias onde os houvesse⁴³. Antes de saírem do Brasil,

³⁸ Ibidem, p. 260, 261. (Grifo nosso).

³⁹ De acordo com Henrique Boiteux "Dizia-se que o brigue era comandado pelo corsário Cesar Fournier, que depois da Guerra da Cisplatina fora piratear contra o nosso comércio." Cf. BOITEUX, Henrique. Op. cit., p.261.

⁴⁰ Cf. BOITEUX, Lucas Alexandre. *Das Nossas Naus de Ontem aos Submarinos de Hoje: Ligeiro Histórico dos Navios da Armada (1822–1946)*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1956, p.541.; Cf. Carta do Tenente Charles Watson ao Comandante Hayden, datada de 21 de janeiro de 1829. apud BOITEUX, Henrique. Op.cit.,p.261.;Cf. Livro de Assentamentos dos Oficiais da Armada Real, filme no 44, seção B, folha 115 e verso. Arquivo da Marinha.

⁴¹ Inclui-se neste caso os navios empregados no comércio lícito de escravos que era desenvolvido entre os portos brasileiros e os portos africanos situados ao Sul do hemisfério do Equador em áreas sob domínio da coroa portuguesa. Cf. Art. I do Tratado de 1815 e Art. I e II do Tratado de 1817, realizados entre Portugal e Grã-Bretanha e renovados pelo Brasil em 1826.

⁴² Livros de quarto, ofícios e ordens recebidas: Fragata *Paraguaçu* (código: IV M2852); Brigue-Escuna *Duquesa de Goiás* (código: XVII M1720), disponíveis no Arquivo Nacional do Brasil.

⁴³ Somente a partir de 1845 foram criadas as Capitânicas de Porto em algumas Províncias do Império. Cf. CAMINHA, Herick Marques. Op. cit., p.52.

portando passaportes competentes⁴⁴ para o fim a que se destinavam, as embarcações mercantes deveriam ser despachadas pelo fiscal da Mesa do Despacho Marítimo⁴⁵. Além deste controle legal realizado no Brasil, de acordo com a convenção anglo-brasileira de 1826, que revalidou os compromissos assumidos pela coroa portuguesa no Tratado de 1817, os navios envolvidos com o ramo do comércio de escravos poderiam também ser fiscalizados na costa da África pelos navios de guerra de ambas as Marinhas desde que houvesse motivos razoáveis para se suspeitar de terem a bordo escravos adquiridos através de comércio ilícito⁴⁶.

A Decisão Legislativa nº 214, de 5 de novembro de 1829, assinada pelo Ministro da Marinha Miguel de Souza Mello e Alvim e dirigida ao fiscal da Mesa do Despacho Marítimo, facultava o porte de passaportes especiais para embarcações empregadas no comércio lícito de escravos africanos e fixava o prazo limite para a concessão de passaportes aos navios empregados no tráfico negreiro, em virtude de expirar a 13 de março de 1830 o tráfico lícito de escravos da costa d'África:

[...] V.S. fará constar aos proprietarios, ou consignatarios das embarcações empregadas no commercio licito de escravos, que havendo sido prorogado até o dia 13 de Março do anno próximo seguinte o prazo marcado para a retirada das mesmas embarcações para os portos deste Imperio, [...] Ha por

bem Permitir, que se continuem a facultar passaportes especiaes áquellas embarcações, que ainda tenham de ser enviadas pelos respectivos proprietarios, ou consignatarios aos portos da Costa d'África, para nelles receberem a carga de escravos, que tiverem prompta a embarcar, a saber: as que se dirigirem para a Costa Oriental d'África até o dia 25 do corrente , e para a Occidental até o dia 15 de Dezembro seguinte, [...]e ficando todos na intelligencia, de que a sua sahida dos referidos portos deve infallivelmente verificar-se o mais tardar até o sub-mencionado dia 13 de Março de 1830, prazo fixo, e improrogavel para tal fim. Deus Guarde a V.S. – Paço em 5 de Novembro de 1829. – Miguel de Souza Mello e Alvim. Sr.Fiscal da Mesa do Despacho Marítimo⁴⁷.

Embora esta legislação fixa uma data limite para o fim do comércio de escravos africanos para o Brasil, que correspondia exatamente ao prazo de três anos contados a partir das ratificações da convenção de 1826 entre o Império do Brasil e a Grã-Bretanha, o comércio de escravos, até então lícito, recebia amplo respaldo e, posteriormente, posto na ilegalidade, o tráfico negreiro continuou a se desenvolver através do “contrabando”.

No relatório ministerial referente ao ano de 1829, apresentado a Assembleia Geral Legislativa em 25 de maio de 1830, o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, relatou qual fora o propósito da Divisão Naval do

⁴⁴ De acordo com o Tratado anglo-português realizado em 1817 e renovado pelo Brasil em 1826, os navios que se destinavam ao tráfico lícito de escravos deveriam portar passaportes especiais numerados e assinados por autoridades competentes, válidos apenas por uma viagem, onde deveria constar o porto de saída e de destino, o número de escravos que deveriam ser levados a bordo equivalentes ao permitido pela tonelagem do navio, o número da tripulação, os nomes do Mestre, do navio e de seu proprietário, além da tonelagem do navio. Anexada ao passaporte deveria estar uma Certidão de fiscalização feita na Mesa do Despacho Marítimo.

⁴⁵ A Mesa do Despacho Marítimo foi criada através do Alvará de 3 de fevereiro de 1810. Nesta instituição de controle marítimo havia um fiscal, um tesoureiro e um escrivão. Entre suas incumbências estava a arrecadação de impostos e escrituração constando o nome da embarcação, do mestre dela e a relação da guarnição, a carga, o porto de destino e o dia da saída. Finalmente, após a inspeção os navios eram despachados pelo fiscal da Mesa, portando uma Certidão de fiscalização. A Mesa do Despacho Marítimo foi abolida pela Lei de 10 de setembro de 1830, passando o serviço de arrecadação de impostos e escrituração de mercantes a ser realizado nas estações dos Arsenais de Marinha, nas Províncias onde os houvesse. Cf. BRASIL. Índice Alfabético das leis do Imperio do Brasil. Rio de Janeiro: Livraria Universal dos Editores Eduardo & Henrique Laemmert, Tomo 3, 1850, p.460.

⁴⁶ Cf. Art. V do Tratado de 1817, realizado entre Portugal e Grã-Bretanha e renovado pelo Brasil em 1826.

⁴⁷ Decisão Legislativa nº 214. – Marinha – , de 5 de novembro de 1829. Sobre passaportes especiaes ás embarcações empregadas no commercio licito de escravos. In: *Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1829*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, parte primeira, 1877, p.189.

Leste e o fim desta Divisão Naval a partir do recolhimento dos últimos navios, que estavam estacionados na costa africana, ao porto do Rio de Janeiro em 1830:

[...] A divisão naval, encarregada de proteger o commercio da escravatura na Costa d'Africa, logo que expirou o prazo estipulado para a duração de semelhante trafico, se recolheu a este porto com os ultimos navios que alli existiam. Perdemos neste serviço alguns officiaes benemeritos, e não poucos marinheiros e soldados das guarnições: muitos outros entraram bastantemente enfermos para os hospitaes⁴⁸.

O prazo mencionado acima, para a extinção do tráfico de escravos, refere-se a 13 de março de 1830, data em que o tráfico de escravos africanos para o Brasil foi posto na ilegalidade. A Divisão Naval do Leste foi extinta exatamente quando a fiscalização do tráfico negreiro no litoral africano se faria mais necessária, tendo em vista a efetivação da supressão total do comércio de africanos para o Brasil em atendimento aos acordos diplomáticos assumidos com a Grã-Bretanha. Esta medida do Governo Imperial fez com que apenas a *Royal Navy* representasse algum obstáculo real à saída de navios negreiros dos portos africanos.

A nova situação diplomática do Brasil, em função da extinção da Divisão Naval do Leste, foi sintetizada por Ney Paes Loureiro Malvasio da seguinte forma:

[...] o fim da Divisão Naval operando a partir de Cabinda. Esse fato, em consonância com o vencimento do prazo previsto no Tratado de 1827 para a extinção do tráfico negreiro, levou a Inglaterra a adotar pressões cada vez mais incisivas em relação ao Brasil. [...] a não observância da vigilância do tráfico de escravos e das cláusulas do tratado anglo-brasileiro, levou à política de agressão do Bill Aberdeen e a situação só se normalizou após a lei Eusébio de Queiroz em 1850⁴⁹.

De acordo com João do Prado Maia, “os últimos anos do Primeiro Reinado (1830-1831) foram, para a Marinha, de estagnação e decadência. [...] O Marquês de Paranaguá, Vilela Barbosa⁵⁰, [...] perdera, dir-se-ia, o élan mantido em sua administração anterior. Limitou-se, [...] a deixar o barco correr...”⁵¹

Até fins de 1828⁵² o Brigue-Escuna *Ismênia*, sob o comando do Primeiro-Tenente Duarte Martins da Silva, compunha a Divisão Naval do Leste e era empregado no serviço de comboio dos navios de comércio brasileiros⁵³. A partir de janeiro de 1829, a Armada Imperial estacionada em Cabinda compunha-se somente da Corveta *Ânimo Grande*, do Brigue *Quinze de Agosto*, que estava em mau estado, e do Brigue-Escuna *Duquesa de Goiás*⁵⁴. A análise do histórico desses navios revelou que a partir do ano de 1829 ocorreu uma progressiva desmobilização da força naval brasileira estabelecida no litoral angolano⁵⁵.

Da comissão em que se encontrava na costa da África, o Comandante Bartholo-

⁴⁸ Ministério da Marinha. Relatório e proposta do ano de 1829, apresentado a Assembleia Geral pelo Exm. Sr. Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, em 25 de maio de 1830. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876, p.7. (Grifo nosso).

⁴⁹ MALVASIO, Ney Paes Loureiro. Op. cit., p.3 (Grifo nosso).

⁵⁰ Francisco Vilela Barbosa (Marquês de Paranaguá) foi Ministro da Marinha de 19.11.1823 a 15.1.1827 e novamente entre 4.12.1829 a 19.03.1831. Cf. CAMINHA, Herick Marques. Op. cit., p.146,147.

⁵¹ MAIA, João do Prado. Op. cit., p.124, 125.

⁵² O Brigue-Escuna *Ismênia* foi desarmado em 5 de dezembro de 1828. Cf. Livro de Assentamentos de Oficiais da Armada Nacional e Imperial, filme no 46, seção B, folha 58. Arquivo da Marinha.

⁵³ Cf. BOITEUX, Lucas Alexandre. Repositório de nomes dos navios da Esquadra brasileira (1822-1940). In: *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, vol. IV, 1942, p.312.

⁵⁴ A guarnição da Corveta *Ânimo Grande*, onde arvorava o pavilhão do Comandante Hayden, era de 154 tripulantes, prontos existiam 138. No Brigue *Quinze de Agosto*, sob o comando do Primeiro-Tenente Duarte Miranda da Silva, o efetivo era de cem homens e no Brigue-Escuna *Duquesa de Goiás*, comandado pelo Primeiro-Tenente Carlos Watson, o efetivo era de 115 tripulantes, prontos havia 102. Cf. BOITEUX, Henrique. Op. cit., p.261,262.

⁵⁵ Cf. Livro de Assentamentos de Oficiais da Armada Real, filme nº 44, seção B, folha 32 e verso. Arquivo da Marinha.

meu Hayden regressou com parte de doentes à Corte (Rio de Janeiro), e desembarcou em 18 de abril de 1829.

A partir de 22 de janeiro de 1829, o Brigue *Quinze de Agosto* passou a ser comandado em desarmamento pelo Segundo-Tenente João Maria Wandenkolk⁵⁶.

O Brigue-Escuna *Duquesa de Goiás* foi desarmado em dezembro de 1829⁵⁷. Em 1830, a Corveta *Ânimo Grande* foi transformada em presiganga de sentenciados⁵⁸. Nesse mesmo ano a Fragata *Paraguaçu*, que fazia viagens de cruzeiro para realizar a rendição da guarnição brasileira baseada no porto de Cabinda, foi desarmada para entrar em reparos⁵⁹.

A crise do final do Primeiro Reinado se refletiu diretamente no orçamento destinado à Armada Imperial, como se depreende do Decreto de 25 de novembro de 1830, que no Artigo 2º afirmava: "Não haverá promoções no Corpo da Armada, durante o ano financeiro de mil oitocentos e trinta e hum a mil oitocentos trinta e dois"⁶⁰.

O período regencial foi marcado por restrições orçamentárias e caracterizou-se por grande agitação política interna com uma série de revoltas no Brasil o que desviou os esforços políticos e militares do Império, permitindo ao tráfico ampla liberdade.

A 7 de novembro de 1831, sob o Governo da Regência Trina Permanente, promulgou-se a lei que estabeleceu a liberdade de todos os escravos desembarcados no Brasil após a data desta lei e a punição dos importadores, obrigados à sua reexportação para a África. Esta legislação nunca foi efetivamente posta em execução, porque o Governo brasileiro não podia ignorar o crescimento da importância política dos grandes produtores rurais, dependentes do aporte de escravos e do financiamento oferecido pelos traficantes.

No período compreendido entre 1831 e 1850, a crescente demanda de escravos

pela agricultura brasileira, que estava em expansão, gerou um aumento dos lucros do tráfico e ensejou o seu crescimento apesar da repressão inglesa. Segundo Joaquim Nabuco⁶¹, o poder do tráfico era tão irresistível que entre 1831 e 1851 não menos de um milhão de africanos foram lançados nas senzalas brasileiras. Estimativas, desprovidas de caráter ideológico abolicionista, afirmam que entre 500 mil e 750 mil escravos teriam entrado ilegalmente no Brasil, considerando-se os escravos provenientes da África ao Norte do Equador, ilegalmente importados desde 1815 e os escravos importados depois de todo o tráfico negreiro ter sido declarado ilegal, em 1830-1831⁶².

De acordo com Sérgio Buarque de Holanda⁶³, mesmo depois de o Parlamento britânico em 1845 aprovar a lei conhecida como "Bill Aberdeen", que autorizou o Almirantado inglês a julgar unilateralmente os navios negreiros apresados, os traficantes de escravos promoviam ainda "um comércio cada vez mais lucrativo e que os transformaria em verdadeiros magnatas das finanças do Império". Segundo os dados fornecidos por Sérgio Buarque, houve um considerável aumento na importação de escravos africanos após 1845 e uma redução acentuada na importação de cativos após a lei Eusébio de Queiroz:

[...] Pode-se bem estimar a importância do golpe representado pela lei Eusébio de Queiroz, considerando que, naquele ano de 1845 o total de negros importados fora de 19.463; em 1846, de 50.354; em 1847, de 56.172; em 1848, de 60.000; em 1849, de 54.000 e em 1850, de 23.000. A queda súbita que se assinala nesse último ano resulta, aliás, não só da aprovação da lei Eusébio de Queiroz, que é de 4 de setembro, como da intensificação das atividades britânicas

⁵⁶ Cf. BOITEUX, Lucas Alexandre. Op.cit., p.972.

⁵⁷ Ibidem, p. 541.

⁵⁸ Ibidem, p. 125.

⁵⁹ Ibidem, p. 870.

⁶⁰ Decreto de 25 de novembro de 1830. In: *Collecção das Leis do Imperio do Brazil, desde a Independencia. 1830 e 1831*. Ouro Preto: Tipografia de Silva, volume III; parte IX, 1830, p.75.

⁶¹ NABUCO, Joaquim. *O Abolicionismo*. 5ª edição, Petrópolis: Vozes, 1988, p. 80

⁶² BETHELL, Leslie. Op. cit., p.366; 373.

⁶³ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 18ª edição, Rio de Janeiro: José Olímpio, 1986, p. 44.

de repressão ao tráfico. *A eficiência das medidas adotadas reflete-se no fato de, já em 1851, terem entrado no País apenas 3.287 negros, e 700 em 1852. Depois disso, só se verificaram pequenos desembarques, entre eles o de Serinhaém, em Pernambuco, e o de São Mateus, no Espírito Santo, que resultaram na apreensão, por parte das autoridades, de mais de quinhentos africanos*⁶⁴.

A ARMADA IMPERIAL NO COMBATE AO TRÁFICO TRANSATLÂNTICO DE ESCRAVOS APÓS 1850

O apresamento de navios suspeitos de tráfico de escravos africanos, após 1850, efetivamente se tornou uma incumbência da Armada Imperial e foi facilitada pelas denúncias recebidas por autoridades competentes. A lei Eusébio de Queiroz, além de incentivar as denúncias que levassem à apreensão de navios negreiros, recompensava também a tripulação de navios que por ventura apresassem navios envolvidos com o comércio ilícito de africanos:

*[...] todos os barcos empregados no desembarque, ocultação, ou extravio de escravos, serão vendidos com toda carga encontrada a bordo, e o seu producto pertencerá aos apresadores, deduzindo-se hum quarto para o denunciante, se o houver. E o Governo, verificando o julgamento de boa presa, retribuirá a tripulação da embarcação com a somma de quarenta mil réis para cada hum africano apprehendido [...]*⁶⁵

Segundo Leslie Bethell, após 1850 o Brasil pela primeira vez tinha um governo com autoridade e poder suficientes para combater eficientemente o tráfico e fazer cumprir a sua vontade. Navios de guerra brasileiros passaram a patrulhar a costa do Rio de Janeiro entre Cabo Frio e Ilha Grande, exami-

nando as reentrâncias e baías e revistando navios suspeitos, sendo realizadas várias capturas⁶⁶. Entrementes, o Governo Imperial estabeleceu tribunais de presas no Rio de Janeiro, Belém do Pará, São Luís do Maranhão, Recife, Salvador e Porto Alegre, para julgar os navios capturados⁶⁷. As medidas severas adotadas para a real extinção do tráfico diferem profundamente das de 1830 e seus efeitos podem ser constatados através do número de escravos importados após a aprovação da lei Eusébio de Queiroz em 4 de setembro de 1850.

Através da análise dos livros de quarto, ofícios e ordens recebidas por alguns navios da Marinha Imperial, ativos na década de 50 do século XIX, constatamos que o Império do Brasil após 1850 estava realmente disposto a cumprir com o firmado na convenção de 1826 e fazer esforço em grande escala para suprimir o tráfico transatlântico de escravos.

Documentação pertinente sobre a ação de combate ao tráfico foi encontrada no livro de ordens e ofícios recebidos pelo Brigue Cearense. Transcrevemos o documento a seguir:

Cópia, reservado. Ministro dos Negócios da Justiça Rio de Janeiro em doze de outubro de mil oitocentos e cinquenta e trez. Ilustríssimo e Excelentíssimo senhor. Constando que de diversos portos da Costa do Leste partirão carregados de africanos o brigue Restaurador outro que se supõe ser o Bellini e huma escuna cujo nome se ignora; o communico a vossa excelência para seu conhecimento e para que se digne deo fazer saber aos commandantes dos cruzeiros e Estações Navaes. Deos Guarde a Vossa Excelência. José Thomaz Nabuco de Araújo. Senhor Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Marinha. Conforme João Maria Pereira de Lacerda Capitão Tenente Secretario e Ajudante de Ordens. Con-

⁶⁴ Ibidem, p. 44. (Grifo nosso).

⁶⁵ Art. 5^a da Lei n^o 581 de 4 de setembro de 1850. (Grifo Nosso).

⁶⁶ Cf. BETHELL, Leslie. Op. cit., p.322,323.

⁶⁷ Ibidem, p. 323.

*forme Guilherme José Pereira dos Santos 2^a Ten. Secretario e Ajud. d'Ordens*⁶⁸.

As Estações Navais⁶⁹ as quais o documento citado faz alusão eram distribuídas ao longo do litoral brasileiro, nas províncias do Rio de Janeiro, Bahia, Maranhão e Pernambuco. Os comandantes dos navios ancorados nas Estações Navais recebiam ordens de deslocamento para apresiar navios suspeitos de possuírem africanos a bordo.

Entre as ordens e objetivos das quatro Estações Navais, destacamos:

O fim destas Divisões he de cruzar de contiuo ao longo da Costa do Império, cada huma dentro dos limites, *que lhes são designadas para: 1^a proteger e auxiliar o comércio e navegação nacional: 2^a obstar ao contrabando de gêneros de importação e exportação, e ao tráfico ilícito de Africanos [...]*⁷⁰

As medidas adotadas pelo Governo Imperial visando à repressão ao comércio de africanos para o Brasil após a lei antitráfico de 1850 apoiaram-se fundamentalmente nas Estações Navais permanentes existentes ao longo da costa brasileira, a partir das quais os navios realizavam viagens de cruzeiro no eixo Norte-Sul do Brasil.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A utilização da Marinha de Guerra como um meio prático de assegurar as decisões do Estado Imperial concernente à política externa, verificou-se na criação e manutenção da Divisão Naval do Leste, que apesar da existência efêmera mostrou-se bastante útil para o Brasil que atravessava um momento conjuntural específico de guerra e crise.

O recém-criado Império do Brasil necessitava do reconhecimento de sua soberania por parte da Grã-Bretanha e, além disso, a não colaboração com a política externa inglesa, concernente à fiscalização do intenso tráfico negreiro entre a costa africana e a brasileira, provavelmente traria para o jovem País consequências bastante graves.

Na época dos acordos diplomáticos de 1827, o Brasil se encontrava em guerra com a Argentina pela posse da província da Cisplatina, a qual após o conflito deu origem à República Oriental do Uruguai. Um atrito com a Grã-Bretanha poderia trazer um corte de suprimentos militares, pois a Inglaterra era o nosso principal fornecedor e isso fragilizaria o bloqueio efetivo que a Marinha de Guerra brasileira impunha à navegação no Estuário do Rio da Prata, já que o bloqueio era tolerado pela Grã-Bretanha⁷¹.

Após o fim da Guerra da Cisplatina (1825-1828), observamos que a partir do ano de 1829 ocorreu uma efetiva desmobilização da força naval brasileira estacionada na costa africana e de acordo com o relatório ministerial apresentado à Assembleia Legislativa, em maio de 1830, os últimos navios da divisão naval, encarregada de resguardar o comércio lícito de escravos, haviam se recolhido em março de 1830 para o porto do Rio de Janeiro.

A Divisão Naval do Leste foi extinta exatamente quando a fiscalização do tráfico negreiro no litoral africano se faria mais necessária, tendo em vista o fim do prazo determinado para a efetivação da supressão total do tráfico transatlântico de africanos para o Brasil em atendimento aos compromissos assumidos com a Grã-Bretanha. Esta medida do Governo Imperial fez com que apenas a Marinha britânica representasse algum obstáculo real ao comércio ilícito de escravos no litoral africano.

⁶⁸ Arquivo Nacional do Brasil, documentos de ordens e ofícios do Brigue *Cearense*. Código: XVII M 1265. (Grifo nosso).

⁶⁹ O Decreto Legislativo nº 326, de 2 de outubro de 1843, criou três Estações Navais permanentes no litoral brasileiro, cujas bases foram estabelecidas nas Províncias do Rio de Janeiro, Bahia e Maranhão. Através do Decreto nº 1.061, de 3 de novembro de 1852, foi criada mais uma Estação Naval permanente, esta com base na Província de Pernambuco.

⁷⁰ Art. 5^o do Decreto nº 1.061 de 3 de novembro de 1852. (Grifo Nosso).

⁷¹ Cf. MALVASIO, Ney Paes Loureiro. Op. cit., p.2.

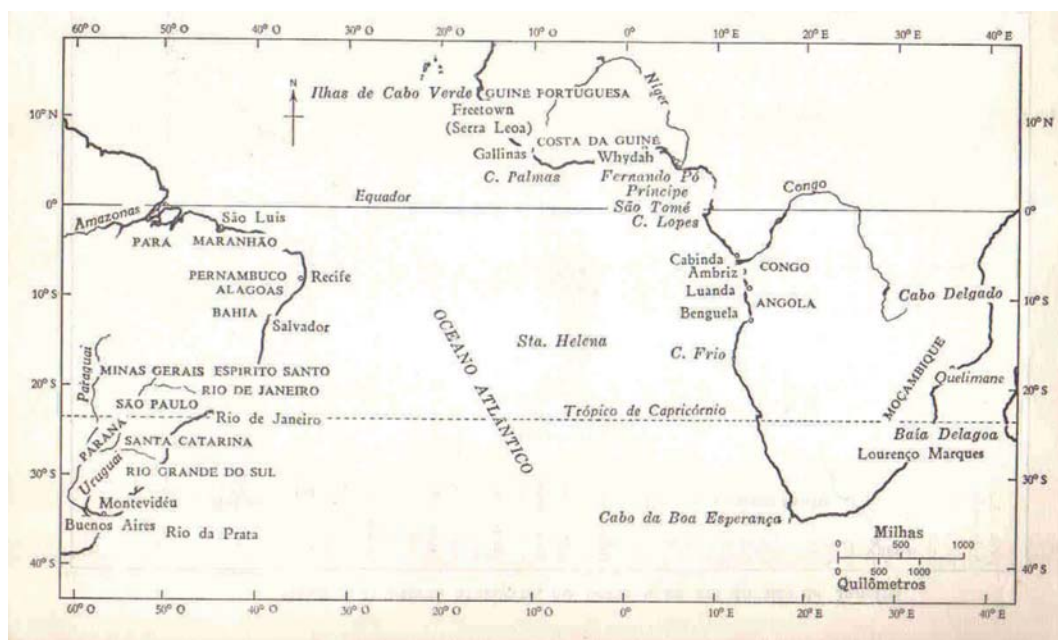
A Armada Imperial, estabelecida em Cabinda, realizou na verdade um duplo objetivo: defendeu o comércio marítimo brasileiro que estava sendo alvo de piratas e corsários, e dissuadiu a Grã-Bretanha quanto à real cooperação em relação à diminuição gradual do comércio de africanos para uma futura supressão do tráfico negreiro. O fato de o porto angolano de Cabinda ter se tornado o principal fornecedor de escravos para o Rio de Janeiro durante o período de permanência da Divisão Naval do Leste na costa d'África, revelou que efetivamente o Poder Naval brasileiro não atendeu aos interesses britânicos de repressão ao tráfico ilícito de escravos, e sim aos interesses do Brasil, cuja economia dependia do aporte de mão de obra escrava.

Após 1850, a mudança de atitude do Governo Imperial brasileiro na questão concernente ao tráfico negreiro não deve ser interpretada apenas como reflexo da pressão cada vez maior do Governo britânico, que através da *Royal Navy* promovia o apresamento sistemático de navios negreiros na

costa brasileira, mas também em função da nova conjuntura política interna da monarquia brasileira. De acordo com Leslie Bethell, além de uma situação financeira favorável, que resultou em fundos disponíveis para aumentar as forças navais, o Império do Brasil havia reforçado e consolidado o poder do Governo Central no Rio de Janeiro⁷².

Destarte, cabe ressaltar que os traficantes de escravos, na maioria portugueses, foram pouco a pouco monopolizando o mercado escravagista e vendiam os escravos a crédito e a juros altíssimos⁷³. Em função dos riscos da importação e da grande procura por parte dos agricultores brasileiros ocorria à alta no preço dos escravos ocasionando um desequilíbrio entre os lucros obtidos com a produção e o valor investido na mão de obra. Esta situação facilitou as ações do Governo Imperial, auxiliado ainda pela xenofobia ao português, em cujas mãos estava o tráfico. Desta maneira as medidas adotadas para desarticular o comércio transatlântico de escravos obtiveram êxito.

AS COSTAS DO BRASIL E DA ÁFRICA – SÉCULO XIX



BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos 1807-1869*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1976, p.11.

⁷² Cf. BETHELL, Leslie. Op. cit., p.323.

⁷³ PINTO, Virgílio Noya. Balanço das transformações econômicas no século XIX. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *Brasil em Perspectiva*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil S.A. 1988, p.137.

FONTES BIBLIOGRÁFICAS:

Fontes primárias:

ARQUIVO NACIONAL DO BRASIL:

Livros de quarto, ofícios e ordens recebidas: Fragata *Paraguaçu* (código: IV M2852); Brigue-Escuna *Duquesa de Goiás* (código: XVII M1720); Brigue-Escuna *Fidelidade* (código: IV M2939); Canhoneira *Jequitinhonha* (código: IV M2889); Brigue *Itaparica* (código: IV M2891, IV M2913); Fragata *Constituição* (código: IV M2909); Brigue-Escuna *Calíope* (código: IV M518, IV M2924); Brigue *Capibaribe* (código: IV M504, IV M2918); Brigue *Maranhão* (código: IV M2887); Brigue *Toneleiro* (código: IV M1739); Brigue-Escuna *Toneleiro* (IV M3167, IV M2165) e Brigue *Cearense* (código: XVII M1265).

ARQUIVO DA MARINHA DO BRASIL:

BRASIL. *Carta de Lei – de 23 de novembro de 1826. Convenção entre o Imperio do Brazil e a Grã-Bretanha para abolição do tráfico de escravos*. In: *Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1826*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, parte primeira, 1880, pp.71-75.

BRASIL. Decisão Legislativa nº 214. – Marinha –, de 5 de novembro de 1829. *Sobre passaportes especiaes ás embarcações empregadas no commercio licito de escravos*. In: *Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1829*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, parte primeira, 1877, p.189.

BRASIL. Decreto de 25 de novembro de 1830. In: *Collecção das Leis do Imperio do Brazil, desde a Independência. 1830 e 1831. Ouro Preto*: Tipografia de Silva, volume III; parte IX, 1830, pp.74-76.

BRASIL. Lei de 7 de novembro de 1831. In: *Collecção das Leis do Imperio do Brazil, desde a Independência. 1830 e 1831. Ouro Preto*: Tipografia de Silva, volume III, parte X. 1830, pp.498-501.

BRASIL. Decreto nº 326, de 2 de outubro de 1843. *Estabelece três Estações Navaes em toda a extensão da costa do Imperio*. In: *Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1843*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, tomo V, parte I, 1867, pp.179-180.

BRASIL. Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850. *Estabelece medidas para a repressão do trafico de africanos neste Imperio*. In: *Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1850*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, tomo 11, parte I, secção 35ª, 1851, pp.267-270.

BRASIL. Decreto nº 1.061, de 3 de novembro de 1852. *Altera o numero das Estações Navaes, e algumas disposições que lhe são relativas*. In: *Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1852*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, tomo XIII, parte I, 1853, p.404.

BRASIL. Índice Alfabético das leis do Imperio do Brasil. Rio de Janeiro: Livraria Universal dos Editores Eduardo & Henrique Laemmert, Tomo 3, 1850.

Convenção addcional ao Tratado de 22 de janeiro de 1815 entre El Rei do Reino Unido de Portugal, do Brazil, e Algarves e El Rei do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda: feita em Londres pelos plenipotenciarios de huma e outra Corte em 22 de julho de 1817, e ratificada por Ambas. In: *Collecção das Leis Brasileiras, desde a chegada da Corte ate a Epoca*

da Independência. ANNO de 1817. Ouro Preto: Tipografia de Silva, volume III, parte X, 1837, pp.19-44.

MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatórios de Ministros da Marinha do Brasil de 1827 a 1831*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876.

Primeiro Livro Mestre de Assentamentos dos Oficiais da Armada Real, referente ao período de 1763 a 1847, classificado no Arquivo da Marinha sob o número 42.593. Filme nº 44, Seção B, Folhas 19; 22; 32; 66 e 115.

Segundo Livro Mestre para Assentamentos de Oficiais da Armada Nacional e Imperial, referente ao período de 1817 a 1905, classificado no Arquivo da Marinha sob o número 42.594. Filme nº 46, Seção B, Folha 58.

Tratado de Amizade, e Aliança entre o Príncipe Regente de Portugal, e El Rey do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda assignado no Rio de Janeiro pelos Plenipotenciários de huma e outra Corte em 19 de fevereiro de 1810, e ratificado por Ambas. In: Collecção das Leis Brasileiras, desde a chegada da Corte ate a Epoca da Independência. ANNO de 1810. Ouro Preto: Tipografia de Silva. volume I, parte III, 1834, pp. 356-364.

Tratado da abolição do tráfico de Escravos em todos os lugares da Costa de Africa ao Norte do Equador, entre o Príncipe Regente de Portugal, e El Rey do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda: feito em Vienna pelos Plenipotenciarios de huma e outra Corte em 22 de janeiro de 1815, e ratificado por Ambas. In: Collecção das Leis Brasileiras, desde a chegada da Corte ate a Epoca da Independência. ANNO de 1815. Ouro Preto: Tipografia de Silva. volume II, parte VIII, 1835, pp.357-362.

Fontes secundárias:

BHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos 1807-1869*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1976.

BOITEUX, Henrique. Biografia do Chefe de Divisão Bartholomeu Hayden. In: *Os nossos Almirantes*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 4º volume, 1921, pp.255-264.

BOITEUX, Lucas Alexandre. *Das Nossas Naus de Ontem aos Submarinos de Hoje: Ligeiro Histórico dos Navios da Armada (1822 – 1946)*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1956.

_____. Repositório de nomes dos navios da Esquadra brasileira (1822-1940). In: *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, vol. IV, 1942, pp.211-417.

CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil – Organização e Administração do Ministério da Marinha no Império*. Ministério da Marinha, Brasília – Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 18ª edição, Rio de Janeiro: José Olímpio, 1986.

KLEIN, Herbert S. & ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830. In: PELAEZ, Carlos M. & BUESCU, Mircea. *A moderna história econômica*. Rio de Janeiro: Apec, 1976, pp.99-113.

MARTINS, Helio Leoncio & BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha Naval na Guerra Cisplatina. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro Volume, Tomo I, 2002, pp.163-429.

MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. (Tentativa de Reconstituição Histórica). 2ª edição, Rio de Janeiro: Cátedra, 1975.

MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *A Marinha de Guerra e o Império*: a Marinha brasileira como braço da política externa imperial. Artigo apresentado na Associação Nacional de História (ANPUH) – XXIV Simpósio Nacional de História, 2007.

NABUCO, Joaquim. *O Abolicionismo*. 5ª edição, Petrópolis: Vozes, 1988.

PINTO, Virgílio Noya. Balanço das transformações econômicas no século XIX. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *Brasil em Perspectiva*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil SA, 1988, pp.126-145.

RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa – Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

RODRIGUES, José Honório. *Brazil and Africa*. Univ. of Calif. Press, 1965.